

中日集装箱运输市场负运价探讨

作者:张恒 来源:中国水运杂志 日期:2008年07月25日 点击:

摘要:来自上海航交所2008年3月14日信息,中日集装箱航线运价再次逼近零运价,这是最近几年我国出口日本集装箱班轮航线海运费连创新低的延续。本文在这一背景下对中日航线集装箱运输市场的负运价问题进行了研究。首先,论述中日航线贸易及集装箱运输市场概况,其次对中日航线状况进行了分析论证。在此基础上,作者从中日航线运力和运量关系、中日航线单箱收入和成本、班轮公司间的决策行为、行业协会协调行为、政府行为等五个方面对中日航线集装箱市场出现负运价的现象进行了分析论证。最后,作者从完善执行运价报备制度、加强行业协会的协调功能、规范市场秩序三个方面提出了平稳运价的对策和建议。

关键词: 中日航线; 集装箱运输; 负运价

中日航线贸易及集装箱运输市场概况

中日贸易连年大幅增长,2002年中日双边贸易额首次突破1000亿美元大关,达到1019亿美元,比上年增长16.2%。2003年双边贸易额达1336亿美元,更是比上年增长31.1%。2004年双边贸易额达1678亿美元,比上年增长25.7%。2005年双边贸易额达1844亿美元,比上年增长9.9%。2006年双边贸易额达2074亿美元,比上年增长12.4%。2007年双边贸易额达2360亿美元,比上年增长13.8%。到2007年底,日本已经连续15年成为中国的最大贸易伙伴。

据日本航运公会事务局(SCAGA)统计,1998年以来,中日间的集装箱运输量连续8年以两位数增长,2003年第一次突破200万TEU,2004年达到260万TEU,2005年达到286万TEU,2006年达到312万TEU。中日航线货量在不断增长的同时,其增速也在逐渐放慢,向成熟、稳定的态势转变。

中日航线集装箱运输市场特点:中日集装箱航线运量的周期性变动。一般而言,1月至8月间,中国对日本出口不是收缩就是增长缓慢,进入9月后,中国对日本出口增长开始加速且一直持续到当年年底,因此集装箱运输量也呈现这一周期性波动特征。为适应这种供求平衡,中国出口的运价上下波动很大;中日集装箱航线呈现出货流不平衡的特点。中国对日本出口的货量大大超过日本对中国出口的货量,其比率为2比1左右;当国内舱位实载率低于70%的时候,各家公司都纷纷杀价,海运费就会出现零运价和负运价,但海运费和附加费之和仍为正运价。

中日航线状况

通过上海行业协会的统计数据可以看出,上海中日航线集装箱运输市场竞争者数量基本保持稳定,超过10%市场份额的公司有6家,其他公司的规模都很小。

从市场的舱位保有量来看,全年变化不大,基本保持稳定,在10月以后市场舱位拥有量有小幅上扬,达到全年的峰值,当1月份以后市场舱位拥有量小幅下降,但全年总体来看,基本市场舱位保有量比较稳定。

从市场运量变化来看,全年是有明显的旺季和淡季的。随着旺季到淡季的过渡,运量不断下滑,舱位利用率急剧下滑,市场竞争愈演愈烈。

中日集装箱班轮市场主要的供求矛盾就是运力和运量之间的矛盾。该市场有如下特点：价格需求弹性不大；退出市场的成本很高；市场运力过剩。基于这些特点，对该市场分析如下：当市场需求上升导致运价上升时，价格上涨会刺激运力增长，进一步加重该航线运力供过于求的局面。运力的增长使运价下跌。而由于中日航线需求的价格弹性较低，需求对运价是有刚性的，为争夺货源导致的价格下降并不会刺激中日航线需求增长，需求曲线基本维持不变。另外由于市场退出成本较高，班轮公司也无法在短时间内对运力进行较大幅度的调整，尽管一些班轮公司在运价低迷时会缩小运力，但此时的运力调整的效果对中日航线供过于求的局面来说是微小的，即供给曲线变动幅度不大。因此，当市场陷入低价竞争时，无法通过供需关系的变化来抑制运价的降低。同样，当市场需求减少导致运价下跌时，也无法通过供需关系的变化来调节。因而中日航线往往陷入这样的困境：一旦市场运价陷入低迷，很难恢复，直到下一个旺季来临时，需求的上涨才会带动运价的上升。

中日航线单箱收入和成本分析

目前的中日集装箱航线的运价结构为国内的海运费加目的港的附加费。即：运费总收入=海运费+THC（码头附加费）+BAF（燃油附加费）+YAS（汇率附加费）+EBS（紧急燃油附加费）+CYCHARGE（日本场站费）。

由于我们计算运价成本的前提是班轮公司不撤减运力，因此航次所产生的港口费用、燃油成本都可计入固定成本，班轮公司考虑的每多装一个集装箱所产生的成本就是指国内重箱装费、日本港口重箱卸费、日本港空箱返回装费、国内空箱返回卸费这一循环的四个环节的装卸费。

由于存在日本的目的港附加费，各家公司在不撤减运力和班期密度的情况下，制定运价的底线原则就是每多承运一个箱子的收入肯定要大于所产生的成本，即每多承运一个集装箱肯定要增加实际收入。

如：上海港九州线，20英尺标准干货箱在上海的装卸费标准为重箱装卸费为504.9人民币，空箱装卸费为353.5人民币，博多港重箱装卸费为10500日元，空箱装卸费为9500日元，附加费标准为：THC：370人民币，BAF/YAS：230美元，EBS：50美元，CY-CHARGE：24200日元。

由此计算单箱收入为：

海运费+BAF+YAS+EBS+CYCHARGE+THC210

=230+50+24200/115+370/7.2

=541USD

计算单箱成本为：

中日各港的装卸费

= (504.9+353.5) /7.2+ (10500+9500) /115

=293 USD

当单箱收入和单箱成本达到平衡时，即单箱收入=单箱成本时推导出：海运费=-248 美元

即船公司在不撤减运力的前提下，考虑是否多承接一个20英尺标准干货箱的考虑底线是在单箱收入等于单箱成本，即运价不能低于-248美元，当海运费高于-248美元时，船公司每多拉一个20英尺标准干货箱多是增加收入的，这就是出现负运价的原因。

班轮公司间的决策行为分析

“囚徒困境”告诉我们，个人理性和集体理性之间存在矛盾，基于个人理性的正确选择会降低大家的福利，也就是说，基于个人利益最大化的前提下，帕累托改进得不到进行，帕累托最优得不到实现。

“囚徒困境”只是一次性的博弈，因此得到了同时抵赖的纳什均衡。而在现实生活当中，信任与合作很少达到如此两难的境地，无论在自然界还是在人类社会，“合作”都是一种随处可见的现象。

比如中日航线集装箱市场行业协会的成立，本身就是限制各公司的随意降价，保持运价的平稳，以便获取利润，是合作的产物。但合作的可能性不是必然性。中日航线集装箱市场的竞争者经常会有成员不遵守协会的协定，私自降价，这样以期在其他成员不降价的情况下可以大幅增加自己公司的运量和市场份额。结果每个成员都相互降价，最终造成市场价格崩溃，大家的利润都受到损失。

行业协会协调行为分析

在目前的中日航线集装箱班轮运输市场，对市场进行协调的协会组织是中国船东协会，主要执行者是各港的船东协会下属的中日航线委员会，由于该组织属于民间组织机构，协调力度不大，约束力不强，在遇到分歧的时候往往不能形成统一的意见来组织统一的行动，结果也导致价格战愈演愈烈，无法控制，负运价层出不穷，使中日集装箱航线经营步履维艰，出现了恶性竞争的局面，各家船公司都是两败俱伤，效益急剧恶化。

政府行为分析

我国主要政府主管机关偏重于市场自行来解决竞争问题也是导致负运价产生的原因之一。

我国集装箱运价实行报备制度，自一九九七年初开始试点。运价报备制度规定报备运价分为公布运价和协议运价，公布运价是承运人运价本上的运价，由于目前中日航线的班轮公司实际上不存在明确的运价本，因此公布运价对运价水平的影响不大。而目前我国的协议运价不是真正意义上的服务协议，货代为了骗取差价，与船公司“一票一议”，这样不能达到长期稳定运价的目的，运价报备不能达到调节运价的作用。

《海运条例》中严格规定了对违规企业的处罚措施，但是由于政府部门偏重于市场自行来解决竞争问题，而且对违规企业的处罚没有很好的执行，导致《海运条例》对中日集装箱运输市场没有起到很好的调节作用。

对策

运价异常的波动造成了航运企业和我国外贸货主的两败俱伤。一方面一部分船公司是此次恶性竞争的最大输家；另一方面外贸企业并未因此得利，也不是大赢家，国外客户对运价信息了解的很透，在成交的贸易价格中运价一直订在与市场价格相吻合的价格上，并未给我国贸易企业带来实惠。

在这样一种情况下，建立起一种可以在市场调节的基础上对运价进行必要的宏观调控的管理和监督机制势在必行，借以保护我国航运市场健康和稳步的发展。为此作者给出如下对策：政府要进一步完善执行运价报备制度；要加强行业协会的协调功能；政府要规范市场秩序，提高市场准入门槛，加大处罚力度。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[世界煤炭供求量对国际干散货海运市场的影响](#)

下一篇：[能源运输 VS 航运业划分格局](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙91%

相关文章

上海内河游艇发展的思考	05-18
加快我国集装箱运输走出困境的步伐	06-12
厦门倾情邮轮经济	05-06
出口退税调整与经济形势分析	04-15
东亚/北欧航线集装箱运输由盛转衰	04-13
温州港直接经济腹地的现状分析	03-20
科学发展观下我国航海职业教育何去何从	03-18
环渤海港口企业组建营销联盟的可行性研究	01-19
应对经济危机下煤炭运输市场波动	01-08
金融危机对航运业的影响及对策分析	12-25

